Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9707**

17. Wahlperiode 21. 05. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Bärbel Höhn, Lisa Paus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9489 –

Ankündigung der Bundesregierung zum Abbau umweltschädlicher Subventionen

Vorbemerkung der Fragesteller

In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) vom Freitag, dem 30. März 2012 (BMU-Pressedienst, Nr. 043/12) anlässlich des Abschlusses einer zweitägigen Tagung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in Paris heißt es im Titel unter anderem „Heinen-Esser für Abbau umweltschädlicher Subventionen".

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Pressemitteilung wurde anlässlich des Umweltministertreffens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) veröffentlicht, das unter dem Motto „Making Green Growth Deliver" am 29./30. März 2012 in Paris stattfand. Die Umweltminister stimmten auf dem Treffen überein, dass „green growth" mit den Schwerpunkten Energie- und Ressourceneffizienz, erneuerbare Energien sowie der Verbreitung kohlenstoffarmer Technologien machbar und die geeignete Antwort auf die derzeitigen Wirtschaftskrisen sei. Die OECD wird vor dem Hintergrund globaler Umweltherausforderungen Analysen über die Rahmenbedingungen und Instrumente erfolgreicher „grüner" Wachstumsprozesse durchführen und auch deren Hemmnisse identifizieren. In diesem Zusammenhang wurden von den Umweltministern auch die wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise sehr hohen Budgetdefizite und ambitionierten Konsolidierungsziele in vielen Staaten thematisiert. Dabei wurde auch der Abbau umweltschädlicher Subventionen in Industrieländern und großen Schwellenländern als Beitrag sowohl zu „green growth" als auch zur Haushaltskonsolidierung der Staaten charakterisiert.

1. Was bedeutet die Ankündigung der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Ursula

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 16. Mai 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Heinen-Esser, dass umweltschädliche Subventionen abgebaut werden sollten, für die Bundespolitik (vgl. BMU-Pressedienst, Nr. 043/12)?

Welche konkreten Maßnahmen ergeben sich daraus für den Abbau umweltschädlicher Subventionen in der Bundesrepublik Deutschland?

Die Pressemitteilung der Parlamentarischen Staatssekretärin Ursula Heinen-Esser stellt keine neuerliche Ankündigung des Abbaus umweltschädlicher Subventionen dar. Sie steht im Einklang mit der bisherigen Politik der Bundesregierung, den Abbau umweltschädlicher Subventionen national und international weiter fortzuführen.

2. Plant das BMU einen Nationalen Aktionsplan zum Abbau umweltschädlicher Subventionen?

   Wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) plant keinen Nationalen Aktionsplan zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Die Federführung für Subventionspolitik innerhalb der Bundesregierung liegt beim Bundesministerium der Finanzen. Siehe auch Antwort zu Frage 4.

3. Bei welchen der 27 im Bericht des Umweltbundesamtes (UBA) „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland – aktualisierte Ausgabe 2010“ aufgeführten Subventionen sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf zum Abbau umweltschädlicher Subventionen, und wann wird die Bundesregierung konkrete Maßnahmen ergreifen, um diese Subventionen abzubauen?

Der angesprochene UBA-Bericht fokussiert auf Umweltaspekte. Aspekte dieses Berichts wurden beispielsweise bei der Erstellung des 23. Subventionsberichts der Bundesregierung diskutiert. Die Bewertung von Schlussfolgerungen aus dem UBA-Bericht ist noch nicht abgeschlossen. Daher ist eine Bewertung einzelner Vorschläge nicht möglich.

4. Welche der Steuervergünstigungen, die in Anlage 2 des Subventionsberichts der Bundesregierung aufgeführt werden, erachtet die Bundesregierung als umweltschädlich?

Eine einheitliche und anerkannte Definition der umweltschädlichen Subvention existiert nicht. Grundsätzlich gilt, dass sich die Subventionspolitik der Bundesregierung, wie im 23. Subventionsbericht (S. 10) ausgeführt, an wachstums-, verteilungs-, wettbewerbs- und umweltpolitischen Wirkungen orientiert. Im Rahmen dieses Abwägungsprozesses bedürfen Subventionen stets einer besonderen Rechtfertigung und einer regelmäßigen Erfolgskontrolle. Die Subventionspolitik muss Finanzhilfen und Steuervergünstigungen fortwährend systematisch unter gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Aspekten überprüfen und gegebenenfalls anpassen oder abbauen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge, die Dienstwagenbesteuerung so zu ändern, dass ein Anreiz zur Anschaffung besonders verbrauchsarmer Fahrzeuge entsteht, in dessen Folge auch der Gebrauchtmarkt klimafreundlichere Fahrzeuge anbieten kann?

   Gibt es konkrete Pläne der Bundesregierung, und wenn ja, in welchem Zeitraum?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Dienstwagenbesteuerung ist keine Steuervergünstigung. Mit der sog. 1-Prozent-Regelung oder Listenpreismethode wird die private Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge pauschal ermittelt und beim jeweiligen Nutzer individuell besteuert. Durch die Berücksichtigung einer Entnahme (Steuerpflichtiger mit Gewinnermittlung) oder eines geldwerten Vorteils (Arbeitnehmer) wird die steuerliche Bemessungsgrundlage erhöht und nicht gemindert.

Im Zuge der Umsetzung des Regierungsprogramms Elektromobilität beabsichtigt die Bundesregierung, im Jahressteuergesetz 2013 eine Regelung vorzusehen, die einen Nachteilsausgleich bei der Nutzung von Elektro- und Elektrohybridfahrzeugen bewirkt. Hierfür wird dem Gesetzgeber vorgeschlagen, den Listenpreis – als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs – um einen pauschalen Abschlag zu mindern, so dass Elektro- und Elektrohybridfahrzeuge nicht höher besteuert werden als Kraftfahrzeuge mit einem herkömmlichen Antriebssystem. Durch diese Maßnahme will die Bundesregierung erreichen, dass klimafreundlichere Kraftfahrzeuge angeschafft werden, in dessen Folge auch der Gebrauchtwagenmarkt einen höheren Anteil dieser Kraftfahrzeuge aufweisen wird und demnach diese auch von Privatleuten „nachgenutzt“ werden. Das Jahressteuergesetz soll grundsätzlich ab dem Veranlagungszeitraum 2013 anzuwenden sein.

6. Wird die Bundesregierung die existierenden Ausnahmen bei der Ökosteuer (Energie- und Stromsteuer), z. B. bei der aktuellen Überarbeitung der Kriterien zur Gewährung von Ausnahmen, begrenzen?

   Wenn ja, in welchem Umfang und welchem Zeitraum?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit im Rahmen der notwendigen Neugestaltung des Spitzenausgleichs eine Neuregelung des Energie- und Stromsteuergesetzes. Planungen, das zur Verfügung stehende Entlastungsvolumen in diesem Bereich zu begrenzen, gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Wie die neuen Regelungen im Einzelnen ausgestaltet werden, wird derzeit – unter Berücksichtigung der europarechtlichen Rahmenbedingungen – jedoch noch innerhalb der Bundesregierung geprüft.

7. Hält die Bundesregierung es für nötig und sinnvoll, die derzeitige Steuerbefreiung von Erdöl für die stoffliche Nutzung abzuschaffen?

   Wenn ja, was plant die Bundesregierung konkret in welchem Zeitraum?

   Wenn nein, warum nicht?

Eine Abschaffung der Steuerbefreiung von Erdöl für die stoffliche Nutzung wird derzeit innerhalb der Bundesregierung nicht diskutiert. Gegen eine Abschaffung spricht, dass sich dadurch die Wettbewerbssituation der deutschen Unternehmen im europäischen Vergleich verschlechtern könnte.

8. Hält die Bundesregierung es für erforderlich und sinnvoll, die Energiesteuerbefreiung für Binnenschifffahrt und Agrardiesel zurückzuführen oder abzuschaffen?

   Wenn ja, was plant die Bundesregierung konkret in welchem Zeitraum?

   Wenn nein, warum nicht?

Energieerzeugnisse für in der gewerblichen Binnenschifffahrt eingesetzte Schiffe, die auf dem Rheinstromgebiet und auf bestimmten anderen Wasserstraßen verkehren, sind auf Grund internationaler Abkommen von Abgaben be-

freit. Da eine räumliche Abgrenzung der Begünstigung wegen der vielfachen Übertrittsmöglichkeiten zur Hauptverkehrsader Rhein im Binnenwasserstraßennetz Deutschlands nur mit unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand möglich wäre, hält die Bundesregierung eine Zurückführung oder Abschaffung der Steuerbefreiung nicht für sinnvoll.

Agrardiesel wird in der Bundesrepublik Deutschland im europäischen Vergleich bereits jetzt relativ hoch besteuert. Trotz intensiver Bemühungen der Bundesregierung ist eine EU-weite Angleichung der Agrardieselbesteuerung leider nicht erfolgt. Eine Änderung der Energiesteuer-Richtlinie mit dem Ziel, die Steuersätze zu harmonisieren, bedarf der Einstimmigkeit aller EU-Mitgliedstaaten und dürfte sich schwierig gestalten. Die Bundesregierung wird sich gleichwohl weiterhin dafür einsetzen, dass die Steuersätze in einem überschaubaren Zeitrahmen angeglichen werden.

9. Hält die Bundesregierung es angesichts der höchst umwelt- und klimaschädlichen Wirkung insbesondere von innerdeutschen Flügen für nötig und sinnvoll, auch Kerosin, also den Flugzeugtreibstoff, zu besteuern?

   Wenn ja, was plant die Bundesregierung konkret in welchem Zeitraum?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung einer Kerosinbesteuerung zunächst auf Inlandstrecken?

Die Bundesregierung steht der Einführung einer Kerosinsteuer grundsätzlich offen gegenüber, sofern dadurch keine Wettbewerbsverzerrungen hervorgerufen werden. Deswegen ist vor einer solchen Maßnahme zu prüfen, ob eine weltweite Einführung realisierbar ist. Auf EU-Ebene stellt es Artikel 14 Absatz 2 der Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 seit dem 1. Januar 2004 den Mitgliedstaaten frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Eine innergemeinschaftliche Besteuerung von Flügen ist ebenfalls möglich, falls die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Energiesteuer befreit. Eine obligatorische Besteuerung aller EU-weiten Flüge ist derzeit allerdings nicht zu erwarten, da auf der Sitzung des informellen ECOFIN im Jahr 2005 insbesondere die EU-Mitgliedstaaten mit starkem Tourismus entschiedenen Widerstand gegen eine EU-weite Kerosinbesteuerung äußerten.

10. Hält die Bundesregierung es angesichts der enormen gesellschaftlichen Kosten der Atomkraft für nötig und sinnvoll, den Steuersatz der Brennelementesteuer anzuheben?

    Wenn ja, was plant die Bundesregierung konkret in welchem Zeitraum?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält derzeit eine Erhöhung der Kernbrennstoffsteuer nicht für sinnvoll. Vor dem Hintergrund der bisher erst begrenzten Laufzeit der Kernbrennstoffsteuer liegen über deren Wirkung keine abschließenden Erkenntnisse vor, die eine Erhöhung oder Absenkung der Steuer rechtfertigen würden.

11. Steht aus Sicht der Bundesregierung die Aussage von der Parlamentarischen Staatssekretärin, Ursula Heinen-Esser, umweltschädliche Subventionen seien abzubauen (vgl. BMU-Pressedienst, Nr. 043/12), im Wi-

derspruch zur Regierungspolitik, mit Mitteln aus dem sogenannten Energie- und Klimafonds, den Bau fossiler Kraftwerke zu subventionieren?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt?

In bestimmtem Umfang werden in den nächsten Jahren neue Kraftwerkskapazitäten benötigt. Diese dienen der Gewährleistung von Versorgungssicherheit und Systemstabilität, die auch in einem zukünftigen Stromsystem mit sehr hohen Anteilen erneuerbarer Energien unabdingbar sind, und sollen auch geeignet sein, die Wind und PV-Produktionsschwankungen auszugleichen. Vor allem Gaskraftwerke können zunehmend auch mit Gas betrieben werden, welches erneuerbar produziert ist aus Stromüberschüssen oder Biomasse. Es besteht daher kein Widerspruch zwischen dem Bau von Gaskraftwerken und den umweltpolitischen Zielen der Energiewende.

12. Steht aus Sicht der Bundesregierung die Aussage von der Parlamentarischen Staatssekretärin, Ursula Heinen-Esser, umweltschädliche Subventionen seien abzubauen (vgl. BMU-Pressedienst, Nr. 043/12), im Widerspruch zur Regierungspolitik, mit Mitteln aus dem sogenannten Energie- und Klimafonds, Subventionen an stromintensiven Unternehmen zu zahlen und damit den Emissionshandel auszuhebeln?

    Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt?

Nein. Aus Sicht der Bundesregierung handelt es sich bei der angesprochenen Kompensation für die emissionshandelsbedingten Strommehrkosten um eine Maßnahme zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit stromintensiver Industrien, die in einem starken, internationalen Wettbewerb stehen.

13. Welche umweltschädlichen Subventionen sollten nach Meinung der Bundesregierung in welchen Ländern bis zu welchem Zeitpunkt abgebaut werden?

Die Bundesregierung gibt zur Situation in anderen Ländern keine Bewertung ab.

14. Welche Unterstützung wird die Bundesregierung international gewähren, damit umweltschädliche Subventionen abgebaut werden?

Die Bundesregierung setzt sich weiterhin in internationalen Organisationen und Gremien für den Abbau umweltschädlicher Subventionen ein. Hierzu zählen Aktivitäten der OECD und der G20 zum Abbau ineffizienter Subventionen für fossile Energieträger. So hat sich Deutschland im Rahmen der G20-Beschlüsse in Pittsburgh im September 2009 dazu verpflichtet, ineffiziente Subventionen für fossile Energieträger mittelfristig auslaufen zu lassen. Auch das Kyoto-Protokoll fordert explizit die schrittweise Abschaffung von Subventionen, welche die Minderung von Treibhausgasen behindern. Die Aichi-Biodiversitätsziele, Teil des im Jahr 2010 auf der 10. Vertragsstaatenkonferenz des Abkommens über die biologische Vielfalt unterzeichneten Strategischen Plans für die biologische Vielfalt 2011–2020, beinhalten die Forderung nach dem Abbau biodiversitätsschädigender Subventionen bis 2020. In der Europäischen Union tritt die Bundesregierung ebenfalls für den Abbau umweltschädlicher Subventionen ein; vgl. hierzu die Schlussfolgerungen des Rates Wirtschaft und Finanzen, der dazu aufruft, umweltschädliche Subventionen schrittweise einzustellen (Ratsschlussfolgerungen zum Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa vom 21. Februar 2012).

Im Rahmen der Internationalen Klimaschutzinitiative fördert das BMU eine Studie zu Energiesubventionen in Kasachstan. Aus Mitteln des Beratungshilfeprogramms des BMU für den Umweltschutz in den Staaten Mittel- und Osteuropas sowie in den Neuen Unabhängigen Staaten werden darüber hinaus Umweltprüfberichte der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) kofinanziert, die teilweise auch Kurzdarstellungen der wichtigsten umweltschädlichen Subventionen in den analysierten Ländern beinhalten (zuletzt Turkmenistan, Albanien).

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung fördert im Rahmen einiger Beratungsprogramme der Durchführungsorganisation GIZ GmbH den Abbau umweltschädlicher Subventionen. Hierzu zählen der zweijährlich erscheinende Bericht zu internationalen Treibstoffpreisen „International Fuel Price Survey, der sich mit Steuern und Subventionen auf fossile Treibstoffe in über 170 Ländern auseinander setzt, und Seminare auf Anfrage von Partnerländern zum Thema ökologische Fiskalreform.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333